

de población de ayer
atos, 18.
nes: Manuel Vargas García, de
Agustín Pontón Hernández, de
sofía Lorente Borreguero, de
closcolástico Clemente Izquierdo,
Ricardo Villanueva Rubio, de
Enrique Almenar Díez, de
Roig Ibáñez, de 34 años; Juan
Gascó, de 4 años; Juan
de 2 años; Vicente Mateo
Miguel Ramón Alfonso, de
Blas Bueno, de 1 mes; En-
corra Ruiz, de 24 horas. To-
los: Jaime Iborra con Carmen
Belmonte con Teresa Mi-
Pérez con Juana Poma. To-
ntrieros datos resulta un au-
plación de un habitante,

Diarío de Valencia

Año VI.

Oficinas San Martín, núm. 2.

Miércoles 18 Octubre de 1916.

Teléfono 681.—Apartado 122

Núm. 2.019

DE LOS MADRILES

Un fracaso social

En el año 1909, siendo presidente del Consejo don Antonio Maura, fueron redadas en favor de los obreros de las minas de Almadén pensiones vitales del Tesoro, esto es, una especie de retiros obreros. Eran dichas pensiones de 276 pesetas para los que hubiesen prestado 25 años de servicios y percibido 2.500 jornales de primera; de 345 para los que en 30 años de servicios hubiesen cobrado 3.000 jornales, y de 414 para los que hubiesen cobrado 3.550 jornales con 35 años de servicios. Y serían satisfactivas con cargo a los gastos del establecimiento, esto es, a cuento y riesgo del Estado, que hasta la fecha ha venido siendo su administrador y dueño.

Aquella medida tiene significativa trascendencia en nuestra legislación social, porque con ella vino a iniciarse en España la política de previsión de la vejez, echando el Estado sobre sus yertas y desfaldes espaldas, con relación a estos obreros de Almadén, la pesada carga que en otros países, directa o indirectamente, se había impuesto ya con relación a todos los obreros. Fue el primer paso en la senda; al poco dió el segundo, concediendo retiros a los obreros de los arsenales. Con las dos disposiciones, el Estado español fijaba un criterio decididamente paternalista en favor de sus obreros, de los que él mismo sostiene.

¿Qué resultados ha producido la invención? Estos días han sido puestos de relieve en el Congreso, con ocasión del debate suscitado por el señor La Clerva, relativo a las minas de Almadén: unos resultados desastrosos, absolutamente desastrosos. Los herederos que entonces ascendieron a 250.000 pesetas, hoy llegan ya al doble, a 500.000. A este paso, y de confirmarse tal progresión, dará llegará en que ese apartado absorberá el rendimiento total de la explotación.

Cómo siempre, entra por mucho en sonido descabellado financiero-social el asunto cometido por los mismos favorecidos. Pero se acerca la hora de la justicia, ha pedido auxilio a una empresa de electricidad, algunos de cuyos empleados han arriesgado a sus abonados con privaciones del servicio eléctrico si mandan la baja del gas a la Liga.

Los abonados deben vigilar a estos estafadores que se sirven a intentar coaccionarlos y procurar la prueba material de sus amenazas, entregando a los tribunales a los autores de las mismas.

La Liga lucha con la ley, como única arma, y no necesita más, porque tiene razones. No puede menos de vencer si Valencia quiere, y no abandonará su puesto de honor mientras no se convenza de que Valencia abandona su propia defensa, cosa que hasta ahora demuestra un verdadero entusiasmo estar muy lejos de hacer.

Ayer circuló con insistencia el rumor de que la empresa Lebón, comprendiendo que se acerca la hora de la justicia, ha pedido auxilio a una empresa de electricidad, algunos de cuyos empleados han arriesgado a sus abonados con privaciones del servicio eléctrico si mandan la baja del gas a la Liga.

Los abonados deben vigilar a estos estafadores que se sirven a intentar coaccionarlos y procurar la prueba material de sus amenazas, entregando a los tribunales a los autores de las mismas.

La Liga lucha con la ley, como única arma, y no necesita más, porque tiene razones. No puede menos de vencer si Valencia quiere, y no abandonará su puesto de honor mientras no se convenza de que Valencia abandona su propia defensa, cosa que hasta ahora demuestra un verdadero entusiasmo estar muy lejos de hacer.

Ayer conoció la Liga un hecho de veradera trascendencia.

Algunos abonados propietarios que han mandado ya sus bajas a la Liga, y que habían sido amenazados con ser privados del gas por la empresa Lebón, han notificado a esta que si tal hiciera la llevarían a los tribunales para obligarla a quitar de sus fincas todo el material, incluso los postes y palomillas, y también a las demás empresas de electricidad.

La Junta.

Poco hemos de añadir por nuestra cuenta a la brillantísima campaña que sobre asunto de tanta importancia para nuestra ciudad está llevando la activa Liga de Defensa, con la que en los momentos sucesivos estaremos de acuerdo.

El tiempo va pasando y ha llegado la hora en que no deben tolerarse más diligencias, que no tienen otro objeto que desviar a la opinión, para favorecer a poderosas Compañías que durante muchos años han venido explotando al sufrido pueblo valenciano.

Lo que no parece muy beneficioso para un partido liberal—en el orden general de los valores políticos españoles—es el suprir una justa concesión hecha al proletariado por el partido conservador de anfitrión, esto es, por el partido conservador que acuñó don Antonio Maura.

JOSE CALVO SOTEO.

La cuestión del alumbrado

VALENCIANOS:

Valencia se ha lanzado a la lucha por la emancipación del yugo ombrío a que tenían sometida las empresas que explotan servicios tan necesarios como los de alumbrado y calefacción por gas y electricidad, y Valencia confía plenamente en el éxito de la campaña, porque tiene razón y está dispuesta a conseguir que se la dé.

Vaencia se ha desentendido de todas las demás soluciones con que en un principio se intentó sugerir a la opinión con intenciones avivarse y, percatándose de que en actuaciones de esta clase da fuerza y el derecho han de ser los únicos y que con la legalidad de los medios y la supervivencia en emplearlos está de fuerza, se apresta a conseguir la victoria, y como Valencia quiere vencer, vencerá.

Ayer fue en los poblados marítimos donde se desbordó el entusiasmo.

Las Asociaciones y Casinos todos, tan numerosos en aquellos cultísimos poblados, se ha puesto incondicionalmente al lado de la Liga, ofreciéndole su apoyo incondicional, poniendo los carteles de la Liga en sus salones y prometiendo enviar en todas las bajas de los miles de socios, abonados a gas, que las integran.

El comercio se ha asociado unánimemente y está dispuesto a secundar con entusiasmo el movimiento.

Una palabra: el entusiasmo en el Grao, Cabáñal y demás poblados marítimos es indescriptible y allí se considera ya Liga.

: VALENCIANOS:
Entregad hoy mismo
vuestras bajas como
abonados a gas, en las
oficinas de la Liga de
Defensa, instaladas en
el 2º piso del Ateneo
Mercantil

LAS CORTES

Senado

Abre la sesión el señor García Prieto, y se entra, desde luego, en el orden del día.

Se reanuda la discusión del proyecto de reformas militares.

El señor Maestre interviene para alusiones.

Comienza protestando de la campaña que se hace contra nuestra acción en Marruecos.

Dice que cuando explique la interpelación que sobre ello tiene anunciada, se ocupará más extensamente del asunto.

Se ocupa del proyecto de reformas militares.

Encuentra lamentable que el desarrollo de estas bases tenga un plazo de 25 años, porque puede darse el caso de que para aquella fecha algunas resueltas ya antiguas.

Protesta de la forma de recaudación actual, diciendo que siguiendo así se necesitarán 26 años para tener efecto.

Abrira que las necesidades de España exigen un ejército de 600.000 hombres.

Le ellos 480.000 deben ser de primera línea y 220.000 del ejército territorial.

Entiende que debe haber 300.000 hombres en situación móvil y 220.000 en situación fija.

Dice que España necesita un ejército seis veces mayor que el de Bulgaria, y para organizarlo es indispensable mayor número de jefes y oficiales de los que tenemos.

Afirmó que los jefes y oficiales españoles les están mal retribuidos.

Se ocupa de las recompensas, diciendo que algunos cuerpos facultativos renuncian al ascenso por desconfianza en el alto mando.

Pide que se otorgue la cruz de San Hermenegildo a la Intendencia militar y al Cuerpo castrense.

El ministro de la Guerra le contesta diciendo que ya se ocupará extensamente de los argumentos del señor Maestre, cuando haga el resumen de la totalidad.

El señor Garay habla para alusiones.

Traza del ingreso en las Academias militares, abogando por que se simplifique el programa.

Pide que se otorgue la cruz de San Hermenegildo a la Intendencia militar y al Cuerpo castrense.

El ministro de la Guerra le contesta diciendo que ya se ocupará extensamente de los argumentos del señor Maestre, cuando haga el resumen de la totalidad.

El señor Salvador, de la Comisión, dice que de las opiniones concretas que se exponen el Gobierno aceptará alguna que la Comisión incorporará al dictamen.

Opiña que debe fomentarse la flota aérea y defender bien las costas.

El señor Allendesalazar pregunta si se discute el dictamen de las reformas, o el pensamiento del señor Salvador, que a todos parece bien.

Afirmó que el proyecto tiene defectos de preparación y que no responde a las necesidades del país.

Solicita la opinión del Gobierno para ver si procede retirar el dictamen o modificarlo radicalmente.

El señor Salvador niega las discrepancias con el proyecto.

Sólo ha expuesto su opinión porque se ha requerido.

Cuando se discutan las bases se retirará el dictamen para modificarlo.

Attribuye a pasión política la actitud del señor Allendesalazar.

El señor Allendesalazar lo niega, pues sólo se inspira en el espíritu de Justicia y en beneficio del país.

El señor Luque declara que el proyecto responde a un criterio de partido, llenándose las necesidades de la defensa nacional por acuerdo de la Junta de este nombre.

Además se trabaja para unir a la Marina y al Ejército, base de la defensa de la Patria.

Pronostica se traerán los trabajos en tal sentido.

Se muestra de acuerdo con el señor Salvador y confirma que se retirará el dictamen para mejorar la situación.

El señor Allendesalazar opina que se ha debido esperar esos trabajos de la Junta de Defensa antes de presentar el proyecto.

Censura que se quiera legislar con ilicereza, e insiste en la desgravación.

El señor Alba dice que es imposible la desgravación porque no llegarán al consumidor y solo lo apreciarán los fabricantes.

Carreteras de independencia nacional en lo que afecta a la producción de proyectos.

Reclama la fijación del tipo de imposición.

El señor Alba le contesta, señalando la contradicción entre el señor Cambó, que ofreció votar el proyecto, y el formidable discurso de oposición del señor Ventosa.

El señor Salvador niega las discrepancias con el proyecto.

Sólo ha expuesto su opinión porque se ha requerido.

Cuando se discutan las bases se retirará el dictamen para modificarlo.

Lo único que crea factible es expresar el tipo máximo con carácter provisional hasta que termine la guerra.

El señor Ventosa recifica, insistiendo en sus manifestaciones y refutando los argumentos del ministro, referentes a establecer el tipo máximo, lo cual dice se retira al otro proyecto.

Censura que se quiera legislar con ilicereza, e insiste en la desgravación.

El señor Alba dice que es imposible la desgravación porque no llegarán al consumidor y solo lo apreciarán los fabricantes.

El CONFLICTO DEL PAPEL

Interviene el señor La Clerva para afirmar el derecho de los diputados para intervenir en los debates a propósito de cosas que se quieren sustraer al Parlamento.

Aunque al decreto para subvencionar a los diarios por la carestía del papel, y reclamar que se traiga la subvención al Parlamento, que se traiga la votación al Senado.

El señor Ugarté anuncia que no votará la totalidad hasta que el ministro de Marina declare que está conforme con el proyecto en la parte que se refiere a las relaciones del Ejército y la Armada.

El señor Luque: «¿Cómo no va a votar conforme, si el proyecto lo ha aprobado el Consejo de ministros, y el general Miranda forma parte de la Junta de este nombre?

Se suspende el debate y se levanta la sesión.

Congreso

A las 3'30 abre la sesión el señor Vilanova.

De todos modos, prosigue la Liga de Defensa en su noble empeño, que si las autoridades o algún concejal desaprensivo tratan de enterarse su labor, nosotros, y con nosotros de la opinión, nos encargaremos de impedirles el marchamo del desacralito.

A causa de ese abandono no han podido realizarse muchas operaciones agrícolas.

El ministro de Fomento le contesta que el Gobierno tiene en cuenta lo expuesto por el orador y buscará los medios conducentes para que esos agricultores tengan la debida compensación.

El señor García Durán protesta del abandono en que el Gobierno ha dejado a todos los agricultores perjudicados por las últimas tormentas.

El señor Alba: «Yo no he dicho nada.»

Voces: «El ministro no ha dicho nada.»

El señor La Clerva: «Pues lo digo a quien lo haya dicho.»

El señor Chiriqueta, que tuvo quien interrumpió, se calla.

El señor La Clerva termina su extenso discurso sobre el proyecto de Explosivos, del que dice que no favorecerá la creación de industrias nuevas que hagan la competencia a las establecidas y dependientes del monopolio.

Cree una ilusión del ministro obtener diez millones de empresas.

Añade que el Gobierno debe prever el caso para cuando termine el contrato con la Unión, que quedará con más libertad para imponer precios, lo cual puede traer grandes males.

El Gobierno puede reservarse el derecho de establecer fábricas por su cuenta.

El señor Gascón Marín, de la Comisión, queda en el uso de la palabra para mañana, y se levanta la sesión a las 9'15.

El oculista americano

Don Gabriel Belgodere participa a su numerosa clientela que ya ha regresado de su veraneo, y que para agrandar y mejorar su clínica, de la calle de Don Juan de Austria, número 38, la ha trasladado a la calle de las Barcas, número 2, principal, en Valencia.

El "desfisiós" "Mercantil"

Desde hace unos días «El Mercantil», cansado de afanar a los alemanes sin resultados prácticos, ha variado su política y pretende molestar a los jaimistas.

«El Mercantil» ha perdido la memoria y no recuerda que ha saudado con las manos en la cabeza en cuestas ocasiones ha sacado la espada sin razón y se ha visto precisado a envainarla sin honor.

La bilis no le deja sosegar, y ayer fué la víctima nuestro querido amigo el diputado por Valencia señor García Cuartero.

Tomando por base un telegrama de Madrid, no muy claro, y dada su mala memoria, no ha reparado en atribuirlo a su corresponsal en Madrid, don Narciso Díaz, en un telegrama contra el laborioso diputado jaimista, machinante de ser enemigo de los intereses de Valencia. ¡Cosas verdes!

Es incomprensible en Octubre de 1916 hacer comentarios en la Redacción y atiburrirse de avisos al corresponsal de «El Mercantil».

No, querido colega. El público ya no cree en los comentarios por telegrafos, y el telegrama que firma don Narciso Díaz es falso.

INTERESES VALENCIANOS

El paso a nivel del camino del Grao
:: El embarque de la naranja ::

En la sesión del Congreso de los diputados, celebrada el día 13 del corriente mes, el diputado por la circunscripción de Valencia, señor García Guijarro, dirigió al Gobierno oportuna pregunta relacionada con el paso a nivel del camino del Grao y con la cuestión interesantísima del embarque de la naranja.

Para que los lectores conozcan en su integridad el desarrollo parlamentario, que han tenido ambos asuntos, reproducimos íntegramente el Extracto Oficial el incidente parlamentario:

El señor García Guijarro: Me someto a la Presidencia.

Me habéis levantado, señores diputados, con cierto desdén y desconfianza a no hacer la pregunta al señor ministro de Fomento, porque sé que se ha de hacer cargo de ella, e inmediatamente me ha de contestar de una manera categórica y afirmativa. Esta pregunta, ya varias veces repetida aquí, se refiere a lo siguiente:

Recordaría el señor ministro de Fomento que hace unos años, más de tres, y quizás más de cuatro, ocurrió un gravísimo accidente en el paso a nivel del camino del Grao, de Valencia, chocando un tren de la línea del Norte y un tren que fué arrastrado por el tren. Ocurrieron varias victimas, y se creyó que era cosa de urgencia el poner remedio tales accidentes; tanto más de urgencia si se tiene en cuenta la importancia de esa vía.

Es la arteria principal, no sólo de Valencia al puerto, sino de toda la provincia.

Por ella pasan cuatro líneas de tranvías y dos líneas de planchas de hierro para carretería, y además el paisaje; es decir, toda la comunicación de la provincia de Valencia con su puerto. Pues bien; este paso a nivel, señores diputados, se cierra, siendo la única comunicación con la línea de Barcelona; se prohíbe casi en absoluto el paso, se suspende toda circulación y movimiento durante varias horas al día, porque como la estación de Valencia dista cuatro o cinco kilómetros de ese camino del Grao, y en cuanto salen los trenes de la estación se avisa por medio de timbres eléctricos, pues ni siquiera barreras eléctricas se tienen—lo cual acusa una desidia incomprendible en el Gobierno, cuando debe reparar tales males inmediatamente que suceden, poniendo mano en su remedio con energía—para suspender toda circulación, se hace que vaya un guardabarrera con una banderita al paso del tren, o mejor dicho, el tren al paso del hombre, y como hay 15 a 20 trenes al día, distando cuatro o cinco kilómetros, que suponen tres o cuatro minutos por kilómetro, queda durante tres o cuatro horas paralizado en todo el día el movimiento en las horas de más tráfico.

Yo desearía saber de un modo terminante qué ha hecho el ministerio de Fomento a ese respecto. ¿Es que ha intervenido en la forma precisa, urgente y consciente que ya indicaba otra vez que podía emplear el Ministerio expresado, y ha dicho a la Compañía que urge y es necesario que se haga sin dilación una trinchera para que pasen los trenes por un liso, o bien un puente, dejando libre esa gran avenida del puerto de Valencia? Cuando los pueblos ven que los Gobiernos no amparan sus legítimos derechos, nace en ellos esa convicción natural que significa casi una invitación a que se tomen la justicia por su mano, y podrá llegar un día, señor ministro de Fomento, en que esos pueblos se la tomen con justísima razón.

Otro ruego, que más que ruego es una súplica. Varias veces se han levantado aquí en Mánico sentido que la mia.

Yo mismo he dirigido a su señoría días pasados este mismo ruego, y como he recibido varios telegramas y cartas pidiéndome que insista en él, me levanto otra vez, no para preguntar, sino para suplicar a su señoría que nos atienda. Ya varió diputados, aunque sin dar a este asunto toda la importancia que tiene, se han ocupado de él: me refiero a la falta de medios de transporte. En Alcira y Carcagente, donde la campaña naranera es primera (en Castellón de la Plana tarda un poco más), avergüenza ver los grandes montones de naranjas que hay en los «dóks», que así llaman por un eufemismo a unos barriles o cohetos que tiene la Compañía para este servicio y donde la fruta se pierde en absoluto, porque no puede enviarla al extranjero por la careta de los flotes. Antes una caja de 714 o de 1.074 costaba dos chelines transportar a los puertos de Inglaterra y poco más de un marco para llevarla al puerto de Hamburgo, y hoy cuesta ocho o diez chelines. Con eso doy a su señoría un argumento para cuando se hable de la careta de los flotes.

Como importan tanto los gastos de flete, de correaje, de carga y descarga, es imposible enviar el fruto al extranjero como antes, porque la naranja, que antes podía comprar el comerciante de 12 a 15 pesetas el millar, y 1, 150 y 2 pesetas la arroba y lucrar en su negocio, con los gastos actuales no es posible ni comprársela a 5 y 6 pesetas la arroba. La única salida que tiene este producto es el interior de la Península, pero es el interior de las tierras de los ferrocarriles, nos encontramos con que somos víctimas de las tarifas de mercancías que debían ser doblemente reducidas para este producto. En Alemania y en los Estados Unidos se exigen trenes especiales para esta clase de mercancías, y no sólo van a toda velocidad, sino que llegan al corazón de las ciudades; aquí nadie se cuida de eso.

Por consiguiente, yo suplico a su señoría que vea si tiene medios para ejercer presión cerca de las Compañías, a fin de que cuiden un poco más del servicio de transportes, porque, como ya he indicado en otra ocasión, la única esperanza que se queda a la región naranjera es el mandar el fruto a Francia.

Baste saber que antes por esa vía se enviaban 7 u 8.000 vagones, y ahora se envían 15 o 20.000. Tengo en cuenta su señoría esta cifra que he dicho y considero que el Ministerio de Fomento debe intervenir de una manera energética en estos momentos, incluso para secuestrar a las fábricas que están construyendo vagones, los que tengan consumidos, porque eso sería altamente beneficioso para la nación, y el bien del pueblo debe sobreponerse a todo. Todos estos medios de transportes deben utilizarse urgentemente para este servicio, ya que no se ha dejado ningún plazo para poder obligar a las Compañías a que tengan el material necesario.

Toda vez, señor ministro de Fomento,

El señor presidente: Pido la palabra.

El señor presidente: La tiene su señoría para rectificar.

El señor García Guijarro: Solamente para agradecer su respuesta al señor ministro de Fomento, y al mismo tiempo pedirle mi perdón por no haberle preventivamente informado de mis ruedos. (El señor ministro de Fomento: Yo lo sé por su señoría, porque podría haberle dado una contestación categórica.) Pero como esta súplica o ruego que antes hizo venía a ser una reproducción o reiteración de otras, por eso no la avise a su señoría.

Ahora, en esta especie de contrapregunta, yo pido a su señoría que me envíe los datos del estado actual en que se encuentra ese expediente de larguísima tramitación, del paso del camino del Grao, porque no se discute que hay de ser un paso superior o inferior, sino que la Compañía quiere que se construya por cuenta del Ayuntamiento de Valencia, y eso no puede ser, porque el camino del Grao es de superior o inferior. Yo habrá de hacer la

comisión de la careta de los flotes, que así llaman por un eufemismo a unos barriles o cohetos que tiene la Compañía para este servicio y donde la fruta se pierde en absoluto, porque no puede enviarla al extranjero por la careta de los flotes. Antes una caja de 714 o de 1.074 costaba dos chelines transportar a los puertos de Inglaterra y poco más de un marco para llevarla al puerto de Hamburgo, y hoy cuesta ocho o diez chelines. Con eso doy a su señoría un argumento para cuando se hable de la careta de los flotes.

Como importan tanto los gastos de flete, de correaje, de carga y descarga, es imposible enviar el fruto al extranjero como antes, porque la naranja, que antes podía comprar el comerciante de 12 a 15 pesetas el millar, y 1, 150 y 2 pesetas la arroba y lucrar en su negocio, con los gastos actuales no es posible ni comprársela a 5 y 6 pesetas la arroba. La única salida que tiene este producto es el interior de la Península, pero es el interior de las tierras de los ferrocarriles, nos encontramos con que somos víctimas de las

tarifas de mercancías que debían ser doblemente reducidas para este producto. En Alemania y en los Estados Unidos se exigen trenes especiales para esta clase de mercancías, y no sólo van a toda velocidad, sino que llegan al corazón de las ciudades; aquí nadie se cuida de eso.

Por consiguiente, yo suplico a su señoría que vea si tiene medios para ejercer presión cerca de las Compañías, a fin de que cuiden un poco más del servicio de transportes, porque, como ya he indicado en otra ocasión, la única esperanza que se queda a la región naranjera es el mandar el fruto a Francia.

Baste saber que antes por esa vía se enviaban 7 u 8.000 vagones, y ahora se envían 15 o 20.000. Tengo en cuenta su señoría esta cifra que he dicho y considero que el Ministerio de Fomento debe intervenir de una manera energética en estos momentos, incluso para secuestrar a las fábricas que están construyendo vagones, los que tengan consumidos, porque eso sería altamente beneficioso para la nación, y el bien del pueblo debe sobreponerse a todo. Todos estos medios de transportes deben utilizarse urgentemente para este servicio, ya que no se ha dejado ningún plazo para poder obligar a las Compañías a que tengan el material necesario.

Toda vez, señor ministro de Fomento,

El señor presidente: Pido la señoría para rectificar.

El señor García Guijarro: Solamente para agradecer su respuesta al señor ministro de Fomento, y al mismo tiempo pedirle mi perdón por no haberle preventivamente informado de mis ruedos. (El señor ministro de Fomento: Yo lo sé por su señoría, porque podría haberle dado una contestación categórica.) Pero como esta súplica o ruego que antes hizo venía a ser una reproducción o reiteración de otras, por eso no la avise a su señoría.

Ahora, en esta especie de contrapregunta, yo pido a su señoría que me envíe los datos del estado actual en que se encuentra ese expediente de larguísima tramitación, del paso del camino del Grao, porque no se discute que hay de ser un paso superior o inferior, sino que la Compañía quiere que se construya por cuenta del Ayuntamiento de Valencia, y eso no puede ser, porque el camino del Grao es de superior o inferior. Yo habrá de hacer la

comisión de la careta de los flotes, que así llaman por un eufemismo a unos barriles o cohetos que tiene la Compañía para este servicio y donde la fruta se pierde en absoluto, porque no puede enviarla al extranjero por la careta de los flotes. Antes una caja de 714 o de 1.074 costaba dos chelines transportar a los puertos de Inglaterra y poco más de un marco para llevarla al puerto de Hamburgo, y hoy cuesta ocho o diez chelines. Con eso doy a su señoría un argumento para cuando se hable de la careta de los flotes.

Como importan tanto los gastos de flete, de correaje, de carga y descarga, es imposible enviar el fruto al extranjero como antes, porque la naranja, que antes podía comprar el comerciante de 12 a 15 pesetas el millar, y 1, 150 y 2 pesetas la arroba y lucrar en su negocio, con los gastos actuales no es posible ni comprársela a 5 y 6 pesetas la arroba. La única salida que tiene este producto es el interior de la Península, pero es el interior de las tierras de los ferrocarriles, nos encontramos con que somos víctimas de las

tarifas de mercancías que debían ser doblemente reducidas para este producto. En Alemania y en los Estados Unidos se exigen trenes especiales para esta clase de mercancías, y no sólo van a toda velocidad, sino que llegan al corazón de las ciudades; aquí nadie se cuida de eso.

Por consiguiente, yo suplico a su señoría que vea si tiene medios para ejercer presión cerca de las Compañías, a fin de que cuiden un poco más del servicio de transportes, porque, como ya he indicado en otra ocasión, la única esperanza que se queda a la región naranjera es el mandar el fruto a Francia.

Baste saber que antes por esa vía se enviaban 7 u 8.000 vagones, y ahora se envían 15 o 20.000. Tengo en cuenta su señoría esta cifra que he dicho y considero que el Ministerio de Fomento debe intervenir de una manera energética en estos momentos, incluso para secuestrar a las fábricas que están construyendo vagones, los que tengan consumidos, porque eso sería altamente beneficioso para la nación, y el bien del pueblo debe sobreponerse a todo. Todos estos medios de transportes deben utilizarse urgentemente para este servicio, ya que no se ha dejado ningún plazo para poder obligar a las Compañías a que tengan el material necesario.

Toda vez, señor ministro de Fomento,

El señor presidente: Pido la señoría para rectificar.

El señor García Guijarro: Solamente para agradecer su respuesta al señor ministro de Fomento, y al mismo tiempo pedirle mi perdón por no haberle preventivamente informado de mis ruedos. (El señor ministro de Fomento: Yo lo sé por su señoría, porque podría haberle dado una contestación categórica.) Pero como esta súplica o ruego que antes hizo venía a ser una reproducción o reiteración de otras, por eso no la avise a su señoría.

Ahora, en esta especie de contrapregunta, yo pido a su señoría que me envíe los datos del estado actual en que se encuentra ese expediente de larguísima tramitación, del paso del camino del Grao, porque no se discute que hay de ser un paso superior o inferior, sino que la Compañía quiere que se construya por cuenta del Ayuntamiento de Valencia, y eso no puede ser, porque el camino del Grao es de superior o inferior. Yo habrá de hacer la

comisión de la careta de los flotes, que así llaman por un eufemismo a unos barriles o cohetos que tiene la Compañía para este servicio y donde la fruta se pierde en absoluto, porque no puede enviarla al extranjero por la careta de los flotes. Antes una caja de 714 o de 1.074 costaba dos chelines transportar a los puertos de Inglaterra y poco más de un marco para llevarla al puerto de Hamburgo, y hoy cuesta ocho o diez chelines. Con eso doy a su señoría un argumento para cuando se hable de la careta de los flotes.

Como importan tanto los gastos de flete, de correaje, de carga y descarga, es imposible enviar el fruto al extranjero como antes, porque la naranja, que antes podía comprar el comerciante de 12 a 15 pesetas el millar, y 1, 150 y 2 pesetas la arroba y lucrar en su negocio, con los gastos actuales no es posible ni comprársela a 5 y 6 pesetas la arroba. La única salida que tiene este producto es el interior de la Península, pero es el interior de las tierras de los ferrocarriles, nos encontramos con que somos víctimas de las

tarifas de mercancías que debían ser doblemente reducidas para este producto. En Alemania y en los Estados Unidos se exigen trenes especiales para esta clase de mercancías, y no sólo van a toda velocidad, sino que llegan al corazón de las ciudades; aquí nadie se cuida de eso.

Por consiguiente, yo suplico a su señoría que vea si tiene medios para ejercer presión cerca de las Compañías, a fin de que cuiden un poco más del servicio de transportes, porque, como ya he indicado en otra ocasión, la única esperanza que se queda a la región naranjera es el mandar el fruto a Francia.

Baste saber que antes por esa vía se enviaban 7 u 8.000 vagones, y ahora se envían 15 o 20.000. Tengo en cuenta su señoría esta cifra que he dicho y considero que el Ministerio de Fomento debe intervenir de una manera energética en estos momentos, incluso para secuestrar a las fábricas que están construyendo vagones, los que tengan consumidos, porque eso sería altamente beneficioso para la nación, y el bien del pueblo debe sobreponerse a todo. Todos estos medios de transportes deben utilizarse urgentemente para este servicio, ya que no se ha dejado ningún plazo para poder obligar a las Compañías a que tengan el material necesario.

Toda vez, señor ministro de Fomento,

El señor presidente: Pido la señoría para rectificar.

El señor García Guijarro: Solamente para agradecer su respuesta al señor ministro de Fomento, y al mismo tiempo pedirle mi perdón por no haberle preventivamente informado de mis ruedos. (El señor ministro de Fomento: Yo lo sé por su señoría, porque podría haberle dado una contestación categórica.) Pero como esta súplica o ruego que antes hizo venía a ser una reproducción o reiteración de otras, por eso no la avise a su señoría.

Ahora, en esta especie de contrapregunta, yo pido a su señoría que me envíe los datos del estado actual en que se encuentra ese expediente de larguísima tramitación, del paso del camino del Grao, porque no se discute que hay de ser un paso superior o inferior, sino que la Compañía quiere que se construya por cuenta del Ayuntamiento de Valencia, y eso no puede ser, porque el camino del Grao es de superior o inferior. Yo habrá de hacer la

comisión de la careta de los flotes, que así llaman por un eufemismo a unos barriles o cohetos que tiene la Compañía para este servicio y donde la fruta se pierde en absoluto, porque no puede enviarla al extranjero por la careta de los flotes. Antes una caja de 714 o de 1.074 costaba dos chelines transportar a los puertos de Inglaterra y poco más de un marco para llevarla al puerto de Hamburgo, y hoy cuesta ocho o diez chelines. Con eso doy a su señoría un argumento para cuando se hable de la careta de los flotes.

Como importan tanto los gastos de flete, de correaje, de carga y descarga, es imposible enviar el fruto al extranjero como antes, porque la naranja, que antes podía comprar el comerciante de 12 a 15 pesetas el millar, y 1, 150 y 2 pesetas la arroba y lucrar en su negocio, con los gastos actuales no es posible ni comprársela a 5 y 6 pesetas la arroba. La única salida que tiene este producto es el interior de la Península, pero es el interior de las tierras de los ferrocarriles, nos encontramos con que somos víctimas de las

tarifas de mercancías que debían ser doblemente reducidas para este producto. En Alemania y en los Estados Unidos se exigen trenes especiales para esta clase de mercancías, y no sólo van a toda velocidad, sino que llegan al corazón de las ciudades; aquí nadie se cuida de eso.

Por consiguiente, yo suplico a su señoría que vea si tiene medios para ejercer presión cerca de las Compañías, a fin de que cuiden un poco más del servicio de transportes, porque, como ya he indicado en otra ocasión, la única esperanza que se queda a la región naranjera es el mandar el fruto a Francia.

Baste saber que antes por esa vía se enviaban 7 u 8.000 vagones, y ahora se envían 15 o 20.000. Tengo en cuenta su señoría esta cifra que he dicho y considero que el Ministerio de Fomento debe intervenir de una manera energética en estos momentos, incluso para secuestrar a las fábricas que están construyendo vagones, los que tengan consumidos, porque eso sería altamente beneficioso para la nación, y el bien del pueblo debe sobreponerse a todo. Todos estos medios de transportes deben utilizarse urgentemente para este servicio, ya que no se ha dejado ningún plazo para poder obligar a las Compañías a que tengan el material necesario.

Toda vez, señor ministro de Fomento,

El señor presidente: Pido la señoría para rectificar.

El señor García Guijarro: Solamente para agradecer su respuesta al señor ministro de Fomento, y al mismo tiempo pedirle mi perdón por no haberle preventivamente informado de mis ruedos. (El señor ministro de Fomento: Yo lo sé por su señoría, porque podría haberle dado una contestación categórica.) Pero como esta súplica o ruego que antes hizo venía a ser una reproducción o reiteración de otras, por eso no la avise a su señoría.

Ahora, en esta especie de contrapregunta, yo pido a su señoría que me envíe los datos del estado actual en que se encuentra ese expediente de larguísima tramitación, del paso del camino del Grao, porque no se discute que hay de ser un paso superior o inferior, sino que la Compañía quiere que se construya por cuenta del Ayuntamiento de Valencia, y eso no puede ser, porque el camino del Grao es de superior o inferior. Yo habrá de hacer la

comisión de la careta de los flotes, que así llaman por un eufemismo a unos barriles o cohetos que tiene la Compañía para este servicio y donde la fruta se pierde en absoluto, porque no puede enviarla al extranjero por la careta de los flotes. Antes una caja de 714 o de 1.074 costaba dos chelines transportar a los puertos de Inglaterra y poco más de un marco para llevarla al puerto de Hamburgo, y hoy cuesta ocho o diez chelines. Con eso doy a su señoría un argumento para cuando se hable de la careta de los flotes.

Como importan tanto los gastos de flete, de correaje, de carga y descarga, es imposible enviar el fruto al extranjero como antes, porque la naranja, que antes podía comprar el comerciante de 12 a 15 pesetas el millar, y 1, 150

Diario religioso

SANTORAL

DE HOY.—Santos Lucas, Evangelista; Justo, mártir, y Julián, confesor.

El oficio y la Misa son de San Lucas, con rito doble de segunda clase y color encarnado.

No se pueden celebrar Misas de *Rogó*, excepto las de *corpo insipituto*.

DE MANANA.—Santos Pedro de Alcántara, confesor, y Pelagia, virgen, y compañeras mártires.

El oficio y la Misa son de San Pedro de Alcántara, con rito doble y color blanco.

CULTOS

CUARENTA HORAS.—Continúan en la iglesia de la Visitación (Salesas).

Se descubre a las 7 de la mañana y reserva a las 5:30 de la tarde.

ADORACION NOCTURNA.—Turno de Santo Tomás de Aquino.

CORTE DE MARIA.—Nuestra Señora de la Esperanza en San Martín.

A LA VIRGEN DEL ROSARIO.—Mes.

Continúan en todas las iglesias a las horas acostumbradas.

Novenario. Continúan en la nueva iglesia de San Vicente Ferrer (calle de Cirilo Amorós) a las 5:30 de la tarde, con sermón por el Rvdo. P. Paulino Alvarez, O. P.

A LA VIRGEN DEL PILAR.—Novenario. Continúan en Santos Juanes a las 5:30 y en el Pilar a las 6, con sermón a cargo, respectivamente, de los Padres Luis Urbano, O. P., y Juan María Solá, Jesuita.

A SANTA TERESA DE JESÚS.—Novenarios. Continúan a las 4 de la tarde en los conventos de San José y de Corpus Christi, con sermón a cargo, respectivamente, de los Padres Anselmo de la Virgen del Pilar y Salvador de la Madre de Dios.

Movimiento bursátil comercial y agrícola

Cotizaciones en Lonja

El tipo medio de cotización de los siguientes artículos en esta Lonja en el día de ayer fué:

Arroz Beniach, a 29'50 pesetas los 100 kilos.

Arroz Bomba, a 46 pesetas los 100 kilos.

Amonquillí, a 29'50.

Trigo, a 37 a 39.

Centeno, a 30'50.

Avena, a 27.

Maíz, a 32.

Harina, según clase, de 48 a 50.

Alceílo de cacahuete, de 110 a 125.

Aceite de oliva, de 106 a 140.

Garbanzos de remojo, de 45 a 80.

Habas, a 34.

Cacahuete, de 48 a 50.

Alubias Amonquillí, a 50.

Alubias Pinet, a 55.

Plaza de abastos

FRUTAS.—Peras Roma, de 2'50 a 3'50 pesetas arroba.

Manzanas Gracins, de 1'25 a 2'50 pesetas.

Manzanas heladas, de 1'75 a 2 pesetas.

Manzanas serenas, de 1'50 a 2'25 pesetas.

Membriñones, de 1'75 a 2 pesetas.

Granadas, de 1'50 a 2'50 pesetas.

Uva de planta, de 3 a 3'50 pesetas.

Uva valenciana, de 4 a 5 pesetas.

HORTALIZAS.—Pimientos colorados, de 1'50 a 2 pesetas.

Tomates de Culera, de 2 a 2'25 pesetas.

Tomates huerta, de 2 a 3 pesetas.

Carrot, de 1'25 a 1'50 pesetas.

Bacalao, de 1'50 a 2 pesetas.

Tabelles, de 1'75 a 2 pesetas.

Bacalaoquetes, de 4 a 5 pesetas.

Habas de la huerta, de 4 a 5 pesetas.

La arroba valenciana de 12'700 kilos.

Salidas:

Castellón, para Las Palmas, con cargo general;

Paulina, para Liverpool, con ídem;

Cabañal, de Barcelona, con ídem;

T. Garcé, de Cartagena, con ídem;

Félix Pérez, de Málaga, con ídem;

Stela, de Málaga, con ídem;

Ligera, de Orión, en taster;

Fortuny, de Barcelona, con cargo general;

Saint-Remy, de Bona, con ídem;

Salidas:

Castellón, para Las Palmas, con cargo general;

Paulina, para Marsella, con ídem;

Pardina, para Barcelona, con ídem;

Juliana, para Liverpool, con fruta;

Jorge Juan, para Barcelona, con cargo general;

Fabián, para Manchester, con fruta;

Paulina, para Barcelona, con cargo general;

Diana, para Almería, con fruta;

Fortuny, para Londres, con fruta;

Stela, para Liverpool, con cargo general;

Afican, para Nueva York, con cebolla.

Se esperan:

Kai, para Londres.

Bursátiles

Cotización del Colegio de Corredores de esta plaza

Febrero diciembre 17 de Octubre de 1913.

Peris cheques bancarios, 18'50 a 19'45.

Panis, cheques comerciales, 23'50 a 24'65.

Londres, cheques bancarios, 23'50 a 24'65.

Londres, cheques comerciales, 23'50 a 24'65.

Madrid, 17.

4º Inter. 1'600 Francia, 17.

4º L. pr. 1'600 Alemania, 17.

4º L. Int. 1'600 Inglaterra, 17.

4º L. am. 1'700 Austria, 17.

4º L. am. 1'700 Suiza, 17.

4º L. am. 1'700 Italia, 17.

4º L. am. 1'700 Grecia, 17.

4º L. am. 1'700 Portugal, 17.

4º L. ext. 1'700 Egipto, 17.

4º L. ext. 1'700 Rusia, 17.

4º L. ext. 1'700 China, 17.

4º L. ext. 1'700 Japón, 17.

4º L. ext. 1'700 Australia, 17.

4º L. ext. 1'700 Nueva Zelanda, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Brasil, 17.

4º L. ext. 1'700 Perú, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Venezuela, 17.

4º L. ext. 1'700 Ecuador, 17.

4º L. ext. 1'700 Bolivia, 17.

4º L. ext. 1'700 Paraguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.

4º L. ext. 1'700 Argentina, 17.

4º L. ext. 1'700 Chile, 17.

4º L. ext. 1'700 Uruguay, 17.